association québécoise du transport et des routes inc.
85 ouest, rue St-Charles, Bureau 106, Longueuil, (Québec) J4H 1C5 Tél.: (514) 878-1711

32 M

MÉMOIRE

Soumis à la commission parlementaire
québécoise sur les transports
et portant sur la

PROPOSITION GOUVERNEMENTALE CONCERNANT L'ORGANISATION ET LE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL

BIBLIOTHÈQUE
— 6 OCT 1982
LÉGISLATURE, QUÉBEC

le 1er octobre 1982

L'Association québécoise du transport et des routes accueille, avec un très vif intérêt, la proposition gouvernementale concernant l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal et remercie le Ministre des Transports de bien avoir voulu lui permettre de présenter son mémoire devant cette commission parlementaire. Nous reconnaissons le bien-fondé de l'action gouvernementale dans le domaine et nous appuyons, dans ses grandes lignes, l'orientation politique adoptée dans la proposition.

L'AQTR est un organisme sans but lucratif; ses membres, individuels ou collectifs, ont comme dénominateur commun, le domaine du transport. Qu'ils proviennent du secteur public ou du secteur privé, qu'ils oeuvrent au niveau des infrastructures, des opérations, de la planification ou de la gestion, leur adhésion à l'Association n'a qu'un seul objectif: le développement des techniques de transport.

En conséquence, l'AQTR estime ne pas être impliquée par les choix de cadres institutionnels et financiers qui lui apparaissent de nature plus politique que technique.

Dans la mesure de ses intérêts comme intervenant technique dans certains aspects du transport urbain, l'Association désire contribuer positivement à l'élaboration de moyens réalistes qui faciliteront, nous en sommes convaincus, la mise en oeuvre de la réforme proposée.

Les commentaires et suggestions de l'AQTR peuvent être regroupés pour les fins du présent mémoire, sous cinq (5) rubriques:

1.- Les personnes d'abord.
2.- Recherche et technologie.
3.- Problèmes d'évaluation économique.
4.- Présence de l'AQTR.
5.- Agent des études.

1.- **Les personnes d'abord.**

D'un strict point de vue technique, (gestion optimale des systèmes impliqués), l'AQTR est d'avis que les principaux éléments de la proposition gouvernementale devraient être élargis à la dimention TRANSPORT URBAIN DES PERSONNES plutôt que, strictement, transport en commun.

Il apparait évident qu'on doive assurer sur le territoire concerné, par des efforts intégrés de coordination, des systèmes de transport adéquats pour répondre à divers objectifs tels qu'énumérés en page 10 du document gouvernemental:

- réponse aux besoins de mobilité et d'accessibilité d'une grande partie de la population;
- diminution de la pollution;
- économie de carburants que les québécois doivent acheter à l'extérieur;
- réduction du nombre d'accidents;
- solution de rechange aux autoroutes et aux ponts dont le coût est très élevé en milieu urbain;
- frein à étalement urbain;
- utilisation d'une moins grande proportion du sol pour le transport des personnes.

Comme le Gouvernement, nous admettons qu'il faille accorder la priorité au transport en commun. Cependant, d'autres formes de transport collectif comme le covoiturage et le taxi collectif représentent, dans certains contextes, des alternatives valables et économiques du transport en commun qui répondent également à la plupart des objectifs précités. D'ailleurs, plusieurs organismes paramunicipaux en Amérique du Nord qui sont responsables du transport en commun sont également responsables des programmes de promotion du covoiturage et du taxi collectif.

Nous croyons donc important que l'O.R.T. devienne également responsable de la promotion, de la coordination et de la planification au niveau régional de tous les modes de transport collectifs en vue d'en faciliter la complémentarité et l'efficacité.

De plus, la planification des seuls modes de transport collectif ne peut peut se faire d'une manière complètement indépendante des autres modes. La plupart du temps, les autobus partagent la même infrastructure que la circulation. Ce moyen de transport en commun n'est donc pas indifférent à la réglementation du stationnement, à la signalisation, à la coordination des feux, au mobilier urbain et aux caractéristiques propres des autres modes que ce soient les poids lourds ou les 2-roues. La plupart des interventions à ce niveau sont considérées de nature locale, mais ont des incidences considérables sur la qualité des services, sur la productivité du transport en commun et sur l'attraction exercée par les autres modes de transport collectif.

Pour la collectivité, pour un meilleur usage des infrastructures disponibles, **il sera toujours plus avantageux de coordonner positivement les divers éléments affectants le transport urbain des persones** et préférable que dans un rôle de planification globale pertinente, l'on puisse intervenir subtilement sur les éléments importants.

Compte tenu que la plupart des intervenants se retrouvent déjà à la table de concertation, l'Association juge souhaitable et même nécessaire un tel élargissement des préoccupations de l'O.R.T.

2.- Recherche et technologie

Vu l'importance des ressources impliquées dans le transport des personnes, l'AQTR recommande fortement que dans son propre intérêt, l'O.R.T. fasse des efforts tangibles dans les secteurs de la recherche et du développement technologique des systèmes urbains de transport.

On l'a dit, la chose "transport en commun" est une grosse affaire dans la région de Montréal: on y a affecté quelque 500 millions de dollars en 1981 et ce montant risque d'atteindre un milliard en 1985. C'est une industrie... **monopolistique**... publique... qui se doit d'évoluer en phase avec les autres composantes du système économique; on doit bien s'assurer de la plus grande productivité du système, d'un réexamen continuel de l'adéquation offre-demande en fonction des comportements observés et des normes de service établies.

Dans ce contexte évolutif, il est impérieux, pour empêcher que le système de développement et d'exploitation ne se sclérose, d'affecter un certain pourcentage du chiffre d'affaires -- disons de 1 à 2 % -- à des fins de recherche et de développement, dans le but de maintenir un dynamisme technique et une productivité de haut niveau qui ne peuvent, actuellement, être assurés par des lois normales de compétivité de marché.

Dans ce même sens, lorsqu'on reconnait la situation du système de transport en commun comme étant celle d'un consommateur de ressources (main d'oeuvre, expertise, équipements), l'importance des produits engagés constitue un marché pour des entreprises de production de matériel de transport (autobus, wagon de métro, etc.), de développement de matériel intellectuel (logiciels comme EMME/2, HASTUS, MADITUC), ainsi que de formation et maintien d'un personnel qualifié. Ceci justifie, à notre avis, qu'on intègre dans la proposition gouvernementale sur le transport en commun, la dimension recherche dans les activités fondamentales à promouvoir dans le nouveau contexte régional.

Ce genre de technologie, une fois apprivoisée et sans cesse raffinée, peut devenir un atout social intéressant, susceptible même, subséquemment, d'être exporté.

3.- Problèmes d'évaluation économique

Malgré les objectifs louables qui sont poursuivis sous plusieurs aspects qui, souvent, sont considérés comme techniques, l'Association désire rapeler qu'il n'existe pas, techniquement ou autrement, de solution magique à certains problèmes.

Les méthodes, entre autres, d'évaluation économique (formule de répartition de déficit, mesure des bénéfices reçus, structures tarifaires), sont toujours teintées d'un certain arbitraire, et de ce fait, il devrait être reconnu que seules des négociations raisonnables entre les intervenants impliqués peuvent amener une situation d'équilibre ou un modus vivendi acceptable. La procédure retenue dans de tels contextes, devrait toujours être réévaluable, afin d'empêcher que des inéquités ou des distortions ne s'instaurent systématiquement.

Dans un tel environnement, l'AQTR encourage l'utilisation de propositions débattues publiquement et présentées sous forme de modèles qui permettent aux intervenants d'exprimer plusieurs variantes et de stimuler les conséquences des diverses décisions.

4.- Présence de l'AQTR

L'AQTR appuie fortement le concept de commission consultative permanente, attachée à l'O.R.T., et souhaite ardemment, compte tenu des préoccupations professionnelles de ses membres, être invitée à siéger sur cette commission, aux côtés de représentants, d'usagers, de contribuables, et d'autres groupes.

L'AQTR est depuis ses débuts en 1965, une tribune privilégiée où se discutent tous les sujets d'intérêt de la chose du transport dans une perspective multimodale. Elle regroupe plus de 950 membres; ingénieurs, économistes, urbanistes, politicologues, sociologues, mathématiciens, géographes, technologues, techniciens spécialisés, fabricants, entrepreneurs, consultants, fournisseurs, transporteurs, administrateurs ou autres.

On les retrouve partout dans les organismes s'occupant de la chose du transport, et notamment:

- à la CTCUM, à la CTL, ou à la CTRSM,
- au BTM, au COTREM,
- au Ministère des transports du Québec
- dans l'une ou l'autre des municipalités de la région de Montréal,
- au CN ou au CP
- chez les consultants en transport,
- à l'École Polytechnique, aux HEC, au Centre de Recherche en Transports,
- chez Bombardier, chez GM ou chez d'autres fabricants.

En outre, l'Association entretient des liens étroits avec d'autres Associations telles:

- L'Association des Routes et Transports du Canada,
- L'Association Canadienne de Transport Urbain,
- Le Transportation Research Board,
- L'Union Internationale des Transports Publics,
- L'Association pour le développement des techniques de Transport, d'Environnement et de Circulation (France),
- L'Institute of Transportation Engineers.

5.- L'agent des études

A l'instar d'autres expériences vécues ailleurs (1), l'Association estime que deux catégories de problèmes fondamentaux se posent toujours autour des justifications techniques de prises de décision et de négociations sur des projets importants de transport:

- les problèmes de tutelle intellectuelle qui mettent en jeu la qualité scientifique des étude de transport,

- les problèmes de tutelle politique qui mettent en jeu les modalités d'accès à ces études pour les différents demandeurs surtout défavorisés.

Pour contenir un tant soit peu ces difficultés manifestes, l'AQTR suggère à l'O.R.T de se doter, à l'intérieur des cadres de la Commission consultative permanente, d'un agent des études de transport urbain, assurant le soutien technique de la Commission.

Cet agent se verrait confier les deux mandats suivants:

a) s'assurer que les études réalisées par l'O.R.T ou d'autres instances, soient d'une bonne qualité technique, suivant les règles de l'art; à cet effet, l'agent pourrait parfois faire appel à un groupe "d'experts bénévoles d'une compétence reconnue et indépendants des demandeurs et des chercheurs. Ses appréciations ne porteraient que sur un petit nombre d'études exemplaires, dans le dessein de définir peu à peu une jurisprudence en matière de méthodes scientifiques et dedéontologie". (1).

b) donner accès à des ressources d'étude, en agissant d'abord comme un ombudsman de données (accès aux ensembles, banques de données, ordinateurs) rassemblées par le personnel permanent de l'O.R.T; et en faisant ensuite et au besoin, l'adjudication de ressources supplétives à des demandeurs d'études défavorisés. L'attribution de ces ressources serait cependant toujours gérée par la Commission consultative permanente.

(1) Nous pensons ici surtout au Groupe de réflexion sur l'Économie des Transports Urbains (GRETU), en France, qui a publié entre autres "une étude économique a démontré .... mythes et réalités des études de transport". Éditions Cujas 1980.